航空ファン
KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
マッキ
C.202



☆特集☆
カラーで見るファーンボロ航空ショー
"亡命" したMiG-25フォックスバット
日本の歴代艦上戦闘機の乗心地を語る

'76 12
DECEMBER

BUNRIN-DO JAPAN

$3.30

(Photo by Inter-Air Press)

ファーンボロー'76の参加機

Participants In Farnborough Air Show '76



着陸するノースロップYF-17戦闘機
Northrop YF-17, just after touchdown



△ボスコムダウンにあるエンパイア・テスト
パイロット・スクール所属のジャガーT2。
▽パナビア・トーネード原型6号機。

△Sepecat Jaguar T2 of the EPTS Boscombe Down
▽Panavia Tornado P-06, touchdown





アルコンベリー英空軍基地に新配備された、在欧米空軍(USAFE)第527戦術戦闘機訓練飛行隊所属のF-5E。
F-5E Tiger II from the USAFE's 527th TFTAS newly based in the U.K. at RAF Alconbury.

(Photo by Inter-Air Press)



スウェーデン空軍第7航空団所属のサーブAJ-37ビゲン。
Saab AJ-37 Viggen from the Royal Swedish AF F7 Wing.

(Photo by Inter-Air Press)


(Photo by Inter-Air Press)

スペイン空軍のCASA C.212アビオカー。CASA C.212 Aviocar, under development for the Spanish AF

ベルギー空軍のホーカーシドレーHS748。HS 748 Series 2A (CS-03), serving with the Royal Belgian AF


(Photo by Inter-Air Press)

(Photo by Inter-Air Press)

ペゼテルTS-11イスクラジェット練習機。Pexetel TS-11 Iskra, SP-DOE



岩国の米海兵隊機



Iwakuni MS based Marines' Aircraft



A-4M of VMA-223



第12海兵部隊整備飛行隊のTA-4F




VMFA-232
FIRST TO FIGHT


WT
155783
5783


WT
155783
5783
VMFA-232
MARINES





上は第232海兵戦闘攻撃飛行隊(VMFA-232)所属のF-4J。中と下は7月初めから，それまでいた第224全天候攻撃飛行隊（VMA(AW)-224)に変って駐留しているVMA(AW)-332のA-6E。右ページ上は第3戦術偵察飛行隊(VMFP-3)のRF-4B。同じく下は第513海兵攻撃飛行隊のAV-8A。
〈Up〉 F-4J of VMFA-232, 〈Mid. & Below〉 A-6E of VMA (AW)-332, 〈Right〉 RF-4B of VMFP-3, 〈Rightdown〉 AV-8A of VMA-513.




RF
VMFP-3
612



函館に着陸したMiG-25



去る9月6日，函館空港に着陸したMiG-25。国籍マークと機首番号はかくされているが，レドームや尾翼など機体の塗装がよくわかる。

Soviet MiG-25 Foxbat flown to Hakodata Airport, September 6. The painting scheme of radome and tail are clearly seen.

(Photo by Y. Nakanishi)

MiG-25 Flown Into Hakodate By a Defecting Pilot



ソ連の新鋭空母 キエフ



表紙およびこのページは，マルタの英空軍第203スコードロン所属のニムロッド対潜機が撮影した，地中海を航行中のソ連新鋭空母"キエフ。（11月号本文記事参照）

USSR first operational fixed-wing aircraft carrier KIEV during recent maneuvers in the Mediterranean. Photo taken by the RAF HS Nimrod of No. 203 Squadron.





(Photo by M.F. Henning)

このページは第301戦闘飛行隊(VF-301)のF-4B。機体はVF-301の隊長機で，写真のように左右で塗装がちがう。右ページ上は第101戦闘飛行隊(VF-101)所属のF-4B。垂直尾翼がアメリカ建国200年記念の塗装になっている。同じく中と下は空母インデペンデンスに搭載されている第136戦術電子戦飛行隊(VAQ-136)所属のEA-6B。
Differently painted, right and left, is the VF-301 Commander's plane, F-4B.

(Photo by M.F. Henning)







(Photo by M.F. Henning)

△F-4B of VF-101.
▽EA-6B of VAQ-136.

(Photo by M.F. Henning)



識別評価迷彩のF-15イーグル
F-15 Eagle In Test-camouflage



[illegible] F-15(上)とTF-15(下) [illegible]

F-15 (up) and TF-15 (down) of 58TTW, Luke AFB. Note the difference of tone in their gray scheme.

(Photo by N. Tajiri)





(Photo by S. Kubo)

△垂直尾翼にアメリカ建国200年記念の塗装をした。米空軍第63輸送連隊(63rdMAW)所属のC-141A。
▽米海軍第8混成飛行隊(VC-8)所属のNP-2H。

△C-141A of 63rdMAW with a Bicentennial scheme on its rudder.
▽NP-2H of VC-8, US Navy.

(Photo by R.E. Kling)



(Photo: Inter-Air Press)

Participants of Air Tattoo '76

AIR TATTOO '76の参加機



去る7月31日と8月1日の両日，グリーンハム・コモン英空軍基地で行なわれた，Air Tattoo '76に参加した主な機体を紹介しよう。写真はドイツ海軍のアトランティック対潜哨戒機。

International Air Tattoo '76, held on July 31 and Aug. 1, at RAF Greenham Common, provided probably the most interesting display of modern military aircraft seen in recent years in Great Britain. Pictured here first is Atlantic of MFG-3.



(Photo: Inter-Air Press)

△エアブレーキを開き，着艦フックを下げて低空飛行する，英海軍第809スコードロン所属のホーカーシドレー"バッカニア"S.2D。同スコードロンは，空母アークロイヤルに搭載されている，最後のバッカニア飛行隊である。

▽エプロンに勢ぞろいした，イギリス空軍所属のホーカー・ハンター。

(Photo: Inter-Air Press)

△H.S. Buccaneer S.2D of 809 Squadron, the Fleet Air Arm's last Buccaneer squadron normally embarked on HMS Ark Royal. Aircraft on low pass with air brakes and hook out, but landing gear up.

▽Hawker Hunter line-up for the show.





△▽英海軍の実用訓練部隊(FRADU)所属のアクロバットチーム"ブルーヘロンズ"のホーカー・ハンターGA11。上は編隊離陸する"ブルーヘロンズ"。
(Photo: Inter-Air Press)

(Photo: Inter-Air Press)
△▽Hawker Hunter GA11 of the Royal Navy aerobatic team, "Blue Herons" from the Fleet Requirements & Direction Unit. Formation take-off.





△イタリア空軍から参加した，フィアットG 91T練習機

△Fiat G 91T of the Italian AF

(Photo: Inter-Air Press)



(Photo: Inter-Air Press)

▽F-4F Phantom (JBG-35) of Western German AF

▽西ドイツ空軍第35戦闘連隊〔JBG-35〕所属のF-4Fファントム。



英空軍偵察飛行隊のジャガー

RAF RECON. SQDN JAGUAR

△イギリス空軍では，写真偵察を主任務とするジャガー飛行隊を２個編成する計画である。その最初の部隊は，西独のオランダ国境近くにある，ラブリュック英空軍基地で編成された。写真は同隊の隊長機で，偵察ポットにはF.95の航空カメラのほか，赤外線探知装置（IRLS）を装備している。

The RAF is in a plan to have two reconnaissance squadrons, one of which will be at Laabruch RAF base, West Germany. The ordinary F.95 camera and Roll Stabilisatin Infra-red Linescanner are in the reconnaissance pod.

▽BAC／ダッソー・ブレゲーでは，ジャガーの輸出向けとして，オーメンともう一国から総計８千万ポンドにおよぶ契約をとりつけている。写真の機体は，その国名が発表されていない国向けの１号機である。なお，イギリス空軍およびフランス空軍に対しては，402機の受注のうち，すでに260機の引渡しが終っている。

BAC/Dassault Breguet has concluded a L80 million worth contract to export the Jaguar to Omen and one other nation which name is not disclosed. Photographed is the first Jaguar in this category for the nation which name is unknown.

輸出向けジャガー１号機

FIRST EXPORT-VERSION JAGUAR





パナビア・トーネード試作 3 号機

Panavia Tornado Prototype 03

写真は去る7月23日，この日6度目の飛行をする，パナビア・トーネード試作3号機。トーネードの試作機は7月，合計71回の飛行をし，1号機が初飛行して以来7月末までの飛行回数は507回に達しており，500回目は1号機がドイツで行なっている。

Panavia Tornado prototypes have made a total of 507 flights by the end of July. The historical 500th flight was conducted by P-01 in Germany. This is the P-03, flying the 6th flight only on one day, July 23.



ロッキードS-3Aバイキング

ロッキードS-3Aバイキングは，世界で最初の艦上ジェット対潜哨戒機で，原型1号機は1972年1月に初飛行に成功している。写真は空母ジョン F ケネディ上空を，着艦フックを下げて飛行する第21対潜飛行隊(VS-21)所属のS-3A。同空母は，1974年7月に，S-3Aの最初の飛行隊の配備を受けている。

Lockheed S-3A Viking, the world first carrier jet anti-sub patrol plane, in flight. Photographed is the S-3A of VS-21, (Carrier John F. Kenned organized in July 1974.

初飛行したYC-14



米空軍のAMST計画に対するボーイング社の試作機，YC-14の1号機が，このほど米ワシントン州シアトルのボーイング・フィールドで初飛行に成功した。写真は離陸するYC-14。同機は新開発の技術を駆使し，高度のSTOL性能を備えている。

The YC-14, Boeing Aerospace-made first experimental machine in the US AMST program won success in its flight at Boeing Field, Seatle, Wash.

YC-14 MAKES THE FIRST FLIGHT.



ファーンボロー '76

Farnborough'76 Photos by Inter-Air Press



去る9月5日から1週間にわたって、イギリスのファーンボローにおいて開催された、1976年ファーンボロー航空ショーの主な参加機を紹介しよう。写真は離陸するパナビア・トーネード原型6号機。

Here introduced major aircraft, displayed in Farnborough International Air Show 1976, 5 Sept.~11 Sept. Carried first is Panavia Tornado prototype P-06 in its gear retraction sequence after take-off



各種武装品を展示した、ジャガーＧＲ１の輸出型。

Sepecat Jaguar GR1 export version configuratio with Matra Magic AAMs on overwing pylons.





HSニムロッドMR-1。HS Nimrod MR-1

着陸するHSホーク練習機。HS Hawk about to touch down.



ボスコムダウンにある、エンパイア・テストパイロット・スクール所属のジャガーT2。 Sepecat Jaguar T2 of the Empire Test Pilots School at Boscombe Down.





上は急上昇を見せるノースロップYF-17。中はグラマンF-14トムキャット。下は離陸するアメリカ建国200年記念塗装のTF-15イーグル。

Steep climb out by YF-17 (up); F-14A Tomcat trimmed out in level flight after take-off (mid.); and TF-15 Eagle taking off at full bore (down).







着陸するフェアチャイルドA-10。
Fairchild A-10A on take-off.



大面積のフラップを下げて着陸する、マクダネルダグラスYC-15AMST原型1号機。
McDonnell Douglas YC-15 AMST prototype on finals. Note large flap area and novel downward pitch of front bogie on the main gear.



上は後部排気ノズルから、デモ用の煙をふきだしながら飛行するハリアー。下は着陸するＤＨＣ-５Ｄバッファロー輸送機。
HS Harrier deomstrator, G-VTOL, with smoke canisters attached to the rear nozzles to demonstrate the "Viffing" technique (up) and DHC-5D Buffalo while landing (down).



厚木基地に翼を休める

空母ミッドウェイの艦載機



Carrier Aircraft Of USS MIDWAY, Taking A Rest At Atsugi NAS

現在空母ミッドウェイには、第5空母攻撃航空団（CVW-5）に所属するF-4NとA-7Aが各2飛行隊、A-6Aが1飛行隊、それにE-2Bや海兵隊の偵察飛行隊の分遣隊などが載っているが、空母が横須賀に入港している間、これらの航空機は、厚木や三沢などの陸上基地におろされ訓練を行なっている。ここでは、厚木基地で翼を休めるミッドウェイの艦載機を紹介しよう。

Major MIDWAY combat force is CVW-5 which is composed of F-4N, A-7A, A-6A and E-2B squadrons. The ship is also the home of a Marine detachment. While the ship is in Yokosuka, these aircraft fly to Atsugi or Misawa NAS for training. Carried here are those taken at Atsugi NAS.





ミッドウェイに搭載されているＦ-４Ｎファントム。上は第 151 戦闘飛行隊（ＶＦ-151）所属のＦ-４Ｎ。下も同じくＶＦ-151所属のＦ-４ＮＮとＶＦ-161所属のＦ-４Ｎ(手前)。

F-4N Phantom. Up-carried is F-4N of VF-151. Below is F-4N of VF-151 and F-4N of VF-161.





上と中左はＶＦ-161所属のＦ-4Ｎ。 up and mid-left, are F-4Ns of VF-151.





中右とこの写真は第115早期警戒飛行隊（ＶＡＷ-115）所属のＥ-２Ｂホークアイ。
Pictured here and mid-right is E-2B Hawkeye of VAW-115.



PHOTO NEWS



［上］ ロッキード・ジョージア社で完成した新型長距離ビジネス機，ジェットスターⅡがこのほど初飛行に成功した。同機はガレット・リサーチ製の731-3型エンジンを4基搭載，乗客10人を乗せ，5,000kmを無着陸で飛行できる。［下］カナダ・デ・ハビランド社のダッシュ7型ストール機は，アメリカでの初めてのデモ飛行を完了した。今回のデモ航空機は，FAR25に基く型式証明の取得につながる航行テスト計画に参加中の原型機2機のうちの1機で，同機はこのテスト計画でこれまで900時間近く飛んでいる。同社によれば，航行テストに並行して行なわれている機体構造および諸系統の地上テスト計画も進行しており，型式証明は来年早々に予定されている。











［上左］　米空軍のC-141A戦術輸送機のストレッチ化が，米空軍の輸送力増強計画の一環として行なわれており，その初号試作機を来年2月に完成する。これはYC-141 Bと呼称され現有のC-141Aの胴体が7m延長され，貨物搭載量は45%もアップする。また航続距離を延ばすために，空中給油装置が装備される。［上右］ロッキード・ジョージア社は，短中距離輸送用の大型民間輸送機の開発を行っていたが，このほど基本設計を終えた。同機はL-100-50でL-100のストレッチ型である。写真は完成予想図。［右中］羽田空港に飛来したアメリカの化粧品メーカー，レブロンで使用しているBAC111-400。［下］ロールスロイスRB211エンジンを装備した最初のボーイング747が，去る9月3日アメリカ太平洋岸のエバレット飛行場で初飛行を行った。なおこのエンジン装備機の耐空証明取得は来年4月の予定。



アエロスパシャル社の新型ヘリコプタSA330-2。



ダッソーブレゲー社のミステール50ビジネス機の試作1号機が9月上旬にロールアウトした。写真は組立て作業中の同機。下は同じくダッソーブレゲー社のアルファジェット組立て工場。



スナップだより



横田基地を離陸する米戦術航空軍団（TAC）の空中指揮機EC-135L（福生市　瀬川弘樹）。



9月下旬，横田基地に初飛来したS-3Aバイキング。空母エンタープライズに搭載されている第29対潜飛行隊（VS-29）の司令官機である（東京都　星野　透）。



我が国唯一の民間アクロバットチーム，レッドイーグルが購入したピッツスペシャル（武蔵野市　井上哲雄）。

MACCHI C.202 FOLGORE

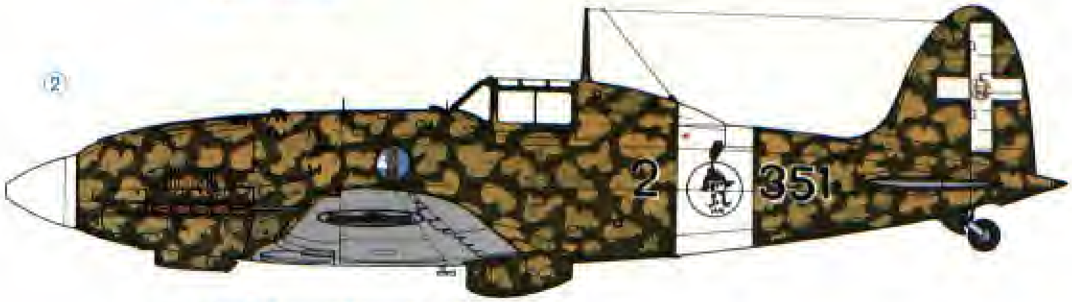
ワイドカラー WIDE COLOUR

①



(1) 第153大隊第374中隊所属機
374 Sq., 153 Gruppo

②



(2) 第51連隊第155大隊第351中隊所属機
351 Sq., 155 Gruppo, 51 Stormo

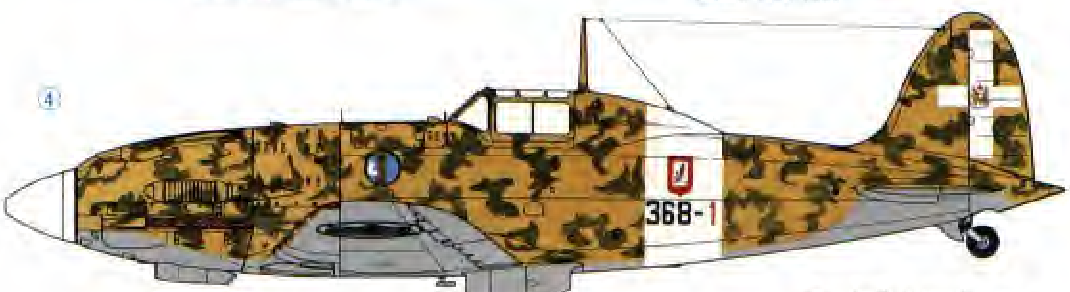
③



(3) 第1連隊第6大隊第81中隊所属機
81 Sq., 6 Gruppo, 1 Stormo

(4) 第152大隊第368中隊所属機
368 Sq., 152 Gruppo

④



© K.Hashimoto

(5) 第153大隊第372、373、374中隊のエンブレム
Emblem of 372, 373, 374 Sq., 153Gr.

(6) 第51連隊のエンブレム
Emblem of 51 Stormo

(7) 第1連隊のエンブレム
1 Stormo, "Incocca Tende Scaglia"

(8) 第152大隊第368、370中隊のエンブレム
Emblem of 368, 370 Sq., 152Gr.

⑤



⑥



⑦



⑧




MB
NAVY
ATU-2
224
MB
NAVY
ATU-2
223
MB
NAVY
ATU-2
221
95107

グラマン F8F ベアキャット スナップ集

GRUMMAN F8F BEARCAT

⬆ F8F-1 Bearcats flying over NAS Corpus Christi, Tex.

⬇ F6F and F8F-1 in flight over NAS Corpus Christy, 5th, May 1950.

⬆ テキサス州のコーパス・クリスティイ海軍航空基地上空を飛ぶ訓練部隊のF8F-1。1951年4月25日の撮影。ちょうどこの年に，ベアキャットはフランス空軍のインドシナ方面派遣航空部隊の装備機として戦場にデビューしているが，アメリカ海軍の装備機は，新鋭のジェット戦闘機と交代して第一線を退き，訓練部隊や予備役航空隊に移された。

➡ 同じくコーパス・クリスティイ海軍航空基地上空でF6Fヘルキャット（手前）と編隊を組むF8F-1。ベアキャットは，速度や上昇力の向上をはかって，機体はしぼれるだけしぼって，ヘルキャットよりも，ひとまわり小型である。全幅，全長，全備重量は，ヘルキャット（F6F-5）の13.05m，10.23m，6,991kgに対して，ベアキャットの1型はそれぞれ10.92m，8.6m，5,872kg。写真では位置が違って，正確に比較することはできないが，それでもベアキャットは，いかにも軽快そうな外形であることがわかる。



GRUMMAN F8F BEARCAT



グラマン F8F ベアキャット





終戦後，海軍航空予備訓練部隊に装備されたF8F-1ベアキャット。写真上・下とも，イリノイ州グレンビュー海軍航空基地の所属機である。



Grumman F8F-1 Bearcat from the Naval Air Station, Glenview, Illinois.


5
NAVY
NAVY

⬆ F8F-2, Geiger Field Washington, 11th, March 1951.

➡ F8F-2 on USS Franklin D. Roosevelt, 20th, June 1949, guests watch.

⬆ 予備役航空隊のF8F-2。エンジンを始動して，発進前の整備。ベアキャットの2型では，垂直尾翼を高いものとし，エンジン・カウリングを整形して，防弾を強化するなどの改造をしている。主翼の武装は12.7mm機銃に代って，20mm機関砲4門が標準装備となった。写真ではその銃身にカバーがかけられている。写真は1951年3月11日の撮影で，ワシントン州ゲイジャー飛行場の雪のエプロン。

➡ 参観者の見まもるなかで，空母フランクリンD・ルーズベルトを離艦するF8F-2。1949年6月20日の撮影。





大戦中に零戦の対抗馬として開発されたグラマンF8Fベアキャットは、終戦後も生産がつづけられて、各型を含めて1,268機が生産され、1949年なかばごろは、海軍戦闘機隊の約半分が本機を装備していた。その後順次、新鋭のジェット戦闘機と交代して予備訓練部隊にまわされたが、上と右上の写真もその予備訓練部隊のF8F-1。写真上は機首のプラット・アンド・ホイットニイR-2800-34Wエンジン(2,100hp)の整備。右上は94～95ページと同じくグレンビュー海軍航空基地の各機で、エンジンを始動して訓練に発進するところ。予備訓練部隊の装備機は、1947年1月から胴体の国籍記章の部分に3ft(91cm)幅のオレンジのバンドを巻くことになったが、49年末から国籍記章をバンドの前方に移し、記章のあった位置には「NAVY」と所属基地名を白文字で書くのを標準塗装とした。94～95ページ上の写真の「36」号機がその標準塗装である。写真右下は空母の戦闘機部隊に装備されたベアキャット。


49





⬆ F8F-1 Bu. No. 90447 at Patuxent River, Maryland. 10th, May 1945.

⬆ メリーランド州パタクセント・リバー海軍航空基地上空を飛ぶF8F-1。1945年5月10日の撮影。写真の機体はシリアル90447で，F8F-1の先行量産型23機（シリアル90437～90459）のうちの1機。この写真を撮影してまもない5月21日，本機を装備した最初の航空部隊，第19戦闘飛行隊（VF-19）に1号機が引渡された。
⬇ 同じくパタクセント・リバー海軍航空基地のF8F-1。1949年6月18日の撮影で，このころは海軍の28個戦闘飛行隊が本機を装備していた。写真の機体はシリアル95049。
➚ 本機を最初に装備した第19戦闘大隊第19戦闘飛行隊のF8F-1。1945年8月5日の撮影で，カリフォルニア州サンディエゴ港の上空を飛行中。
➘ 空母フィリピン・シーへ着艦するF8F-1B。-1B型は，主翼の12.7mm機銃を20mm機関砲に換装したもの。写真の機体はシリアル95463で，1950年3月の撮影。

⬇ F8F-2, Bu. No. 95049, Patuxent River, Md. 18th July 1949.





↑ F8F Hellcats, Air Group 19, San Diego, Calif. 5th Aug. 1945.

↓ F8F-1B on USS Philippine Sea, Bu. No. 95463, March 1950.



McDONNELL/

1/32 SCALE KIT



①





47-8332

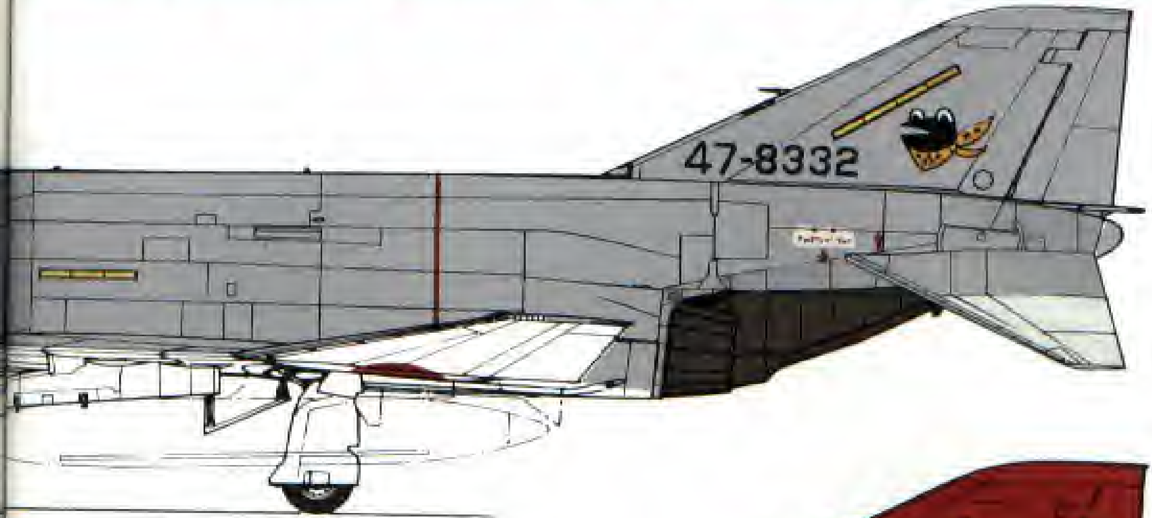
②

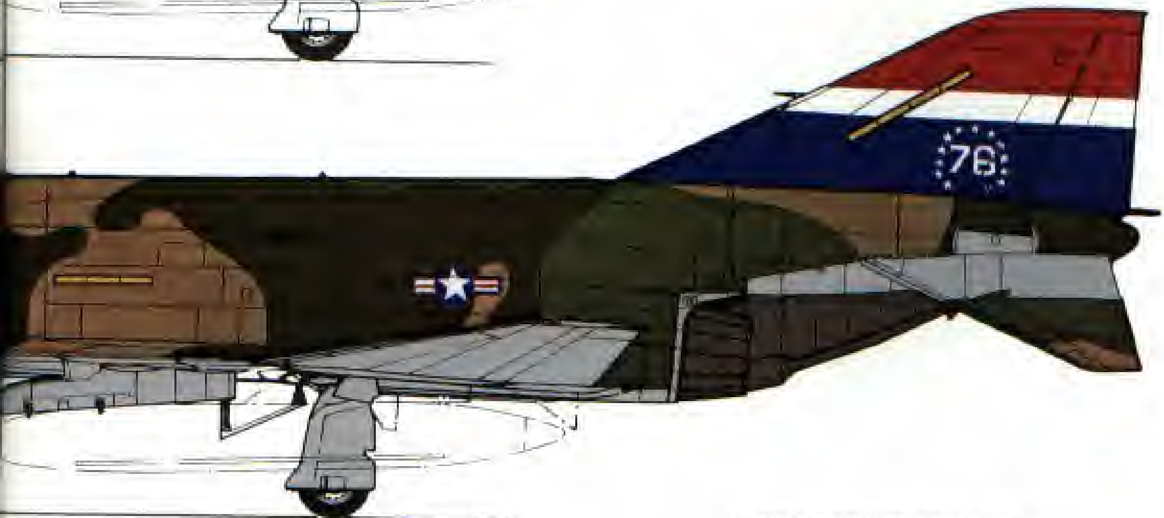


F-4E／EJ／F
ファントムIIの塗装
バリエーション



DOUGLAS F-4E/EJ/F PHANTOM II





① 航空自衛隊第301飛行隊のF-4EJ
F-4EJ, 301st Squadron, JASDF.
② 第36戦術戦闘連隊第22戦術戦闘飛行隊のF-4E
F-4E, 22nd TFS, 36th TFW.
③ ドイツ空軍所属のF-4F.
F-4F, Luftwaffe.



③



F-4E/EJ/F IN DIFFERENT

ハイモデリングのための
レベル資料集

F-4E/EJ/F　ファントムIIの塗装バリエーション

レベルから新発売中のビッグ・ファントムIIのキットは、ご存じ航空自衛隊のF-4EJから米空軍のF-4E、それにドイツ空軍のF-4Fとアメリカ海軍・海兵隊のF-4Jとそろっており、好評発売中である。いずれも武装アクセサリーまで完備したデラックス版で、デカールもウルトラ・ビッグサイズの詳細なものが付いているという、ちょっと例のないほどの豪華キット。

しかし付属のデカールだけでは満足できないというマニアのための塗装バリエーションを、ちょっとご紹介してみると、次のようになる。

図1　航空自衛隊第301飛行隊（百里基地）所属のF-4EJで、マークは最近制式採用になった面白いマークである。基地の近くにある筑波山のガマガエルの図案化で、マフラーの中の星は第7航空団を示す7個の黒い星。塗装は機体の上・側面がライトガルグレイで、下面はインシグニア・ホワイト。塗り分けの境界はボカシ。機首のレドームと反射よけ塗装は黒のつや消しとなっている（デカールはキットに付属）。

図2　米空軍第36戦術戦闘連隊第22戦術戦闘飛行隊のF-4Eで、垂直尾翼は建国200年記念の塗装となっている。カムフラージュはダークグリーンとグリーン、タンの3色で、下面はグレイの標準塗装。

図3　ドイツ空軍所属のF-4Fで、最近アメリカで採用されはじめたグレイを基準にした迷彩機である。グレイといってもブルーグレイで、F-14トムキャットやF-15イーグルのグレイ迷彩と同系のものと思われる。十字の国籍マークは黒、機体ナンバーは濃いブルーグレイ、機首は黒となっており、左面の迷彩パターンの詳細は不明であるが、右面とほぼ同じものと推定される。

（イラストと解説：橋本喜久男）

［写真上］オランダのソエステルベルグに駐留する米第32戦術戦闘飛行隊（32nd TFS）所属のF-4E-39。

［写真右上］西ドイツのハーンに駐留する第50戦術戦闘連隊［50th TFW）第496戦術戦闘飛行隊（496th TFS）のF-4E-41

［写真右下］西ドイツ空軍第51偵察連隊（AG51）所属のRF-4E。



PAINTINGS





航空自衛隊南西航空混成団第83航空隊第302飛行隊の[illegible]尾翼に、[illegible]山の[illegible]を図案化したコミカルなマークを付けている。このマークは[illegible]マークとして正式に[illegible]されることになったが、[illegible]

[illegible]

●イタリア空軍のエース・ファイター●

マッキ MC.202



MACCHI MC.202 FOLGORE



マッキMC.202フォレゴーレ(電光)は、2次大戦のイタリア空軍の代表的な戦闘機。総計1,500機が生産され、イタリア、北アフリカ戦線それに一部はロシア戦線にも派遣されて、幅広く使われている。

本機はイタリア空軍で最初の近代的な高性能戦闘機であるMC.200サエッタの空冷エンジンを、ドイツから輸入した液冷のダイムラー・ベンツDB601A-1(1,175hp)に換装して、性能の向上をはかったもの。主翼と尾翼はMC.200のものをそのまま使ったが、胴体は再設計されて、空力的にさらに洗練されている。武装は胴体に12.7mm機銃2挺、主翼に7.7mm機銃2挺が標準装備であったが、後期の生産型のなかには、両翼に20mmのマウザーMG.151機関砲を1門ずつ装備したものもある。

液冷のDB601Aエンジンを積んだ原型1号機は1940年8月10日に初飛行、テストではMC.200のすぐれた運動性にさらにスピードを加えた高性能機であることを実証してただちに量産に入り、8ヵ月後には生産型が工場を離れた。原型で引込式の尾輪が生産型では固定式に改められたほか、後部風防の透明部はヘッド・レストの関係で廃止されている。のちにはドイツからのDB601Aエンジンの供給がとまり、同エンジンを国産したアルファ・ロメオRA1000RC41モンソニエ(モンスーン)エンジンを装備している。

〔前ページ〕ドイツ空軍のBf109G(手前)と編隊で飛ぶMC.202。

〔上〕MC.202標準武装の1機。北アフリカ方面で闘った第51連隊の所属機で、胴体の白帯に同連隊のネコのマークが画かれている。本機の流麗な側面形がこの写真でよくわかる。

〔右〕これもアフリカ戦線用の迷彩塗装をしたMC.202。




353
6





〔上・右下〕連合軍の爆撃で破壊されたドイツ空軍のフィゼラーFi156シュトルヒ連絡機とMC.202。シシリー島のカンタニア飛行場で、1943年に撮影。機体を点検しているのはイギリス兵である。

〔下〕マルタ島で撃墜されたMC.202。これも第51連隊所属の1機である。MC.202は1941年11月に、北アフリカのリビアに派遣されていた第1連隊に装備されて実戦配備となったが、その後、第3、6、8、13、17連隊や第150大隊に引渡されて、北アフリカ戦線で闘っている。









〔上〕マッキMC.205Vベルトロ(グレイハウンド)。MC.202の性能向上をめざして、エンジンを1,465hpのフィアトRA1050RC58ティフォネ(DB605Aのライセンス生産型)に換装したのがMC.205Vで、エンジンを換装したほか主翼の武装は20mmのマウザー砲が標準装備となった。イタリア軍の敗戦までに、60機が実戦部隊に引渡されている。





アメリカへ“輸出”された
日本の大戦機

(The Koku Fan editor expresses his deepest gratitude to Mr. Robert C. Mikesh who made it possible to carry these photos.)

終戦時の日本陸海軍の残存機は約11,000機。そのうち、アメリカやイギリスへ船積みするために、連合軍が接収したのは 133機といわれる。あるものはぶじに両国に運び込まれて、評価テストやめん密な調査が行なわれているが、はたして何機が現存しているかどうか、いまとなってはたしかめようもない。

ここに紹介するのは船積みのために準備中の立川の二つの試作機、キ74とキ77である。

（上）日の丸を米軍の国籍記章に塗りかえて横須賀へ空輸されたキ74試作遠距離偵察爆撃機。キ74は4機がアメリカへ向けて船積みされた。

〔右〕空母への積み込みを前に燃料と滑油のぬきとり作業。ぬきとった燃料は、機体下方に見える大型のタンクのなかへ注ぎこまれる。空母に積込んだ日本機は、潮風からまもるために、エンジンの開口部にはすべておおいがかけられた。

➡ PATSY (Ki. 74) is being drained of fuel and oil prior to being loaded aboard a carrier. All engine openings are also closed. (Nick Wantiez)





Japanese workers prepare one of the four Ki.74 planes for shipment to the U.S. (Photo offered by Nell Wantiez)





A large crane unloads the Ki. 74 from the carrier at a U.S. port, possibly Newark. (Nick Wantiez)



〔上〕アメリカに到着、クレーンで空母から降ろされるキ74。この写真が撮られた港はニュージャージイ州のニュワーク港かカリフォルニア州のオークランド港のいずれかと思われる。キ74は気密室キャビン付きの試作爆撃機。シートでおおわれているキャビンには、乗員5人が乗り込むようになっていた。

〔右〕空母から降ろされたキ74。曳行されてハンガーに向う。アメリカに到着したキ74の飛行テストを行なった記録はなく、現存するものは1機もない。全機が、到着後数年のうちにスクラップにされたものと思われる。

〔下〕船積みのために横須賀に運ばれたキ77長距離研究機。潮風を防ぐために全面黒っぽい塗装をされている。写真は燃料と潤油をぬきとり中のものである。東京からニューヨークへの無着陸親善飛行を目的に作られたキ77（A-26）。戦争がなければ、昭和17年（1944年）、本機は日の丸をつけてアメリカの土を踏んでいたはずである。両都市間の無着陸飛行は、今年の春、ボーイング747SPが34年ぶりで実現させた。



Tachikawa Ki. 77, in its dark protective coating, just prior to its sea voyage to the U.S. (Nick Wantiez)



There is no record of these Ki.74 aircraft having been flown in the U.S. None survive today. (Nick Wantiez)





In 1942, this aircraft could have made the non-stop flight from Tokyo to New York City for which it was originally designed for a mission of good will. Nick Wantiez)

〔上〕これも横須賀に運ばれたキ77。黒光りする塗装は異様である。一面、荒野と化した横須賀航空基地。後方の小高い丘は、いまでもそのままの面影である。

〔右〕全幅29.438m、アスペクト比11というキ77。長距離飛行のための燃料はすべてこの巨大な主翼のなかに積載した。本機が未公認ながら、周回飛行の長距離世界飛行記録をつくったことは、当時アメリカでは知られておらず、アメリカに運ばれたのちもほとんど注目されることなく、オハイオ州のライトフィールドでスクラップにされてしまった。



Its capabilities were not known to the Americans and therefore it did not receive the attention in the U.S. and was later scrapped at Wright Field, Ohio. (Nick Wantiez)

●エアライナーの基石となった●



ボーイング247

（147ページ本文記事参照）

〔上〕1933年2月8日に初飛行したボーイング247の原型1号機。当時の旅客機の標準速度を50mph（80km/h）も上まわる快速エアライナーだ。247の就航は，空の旅客輸送に新しい時代を拓くものであった。

〔下〕同機の量産は，1933年にシアトルのボーイング社で開始された。写真は原型の1機で、テスト飛行の合間にハンガー内でしばし休憩。

↑ With the model 247, Boeing intended to capitalize on the design of structural advancements of the B-9 series.
（Boeing Airplane Co.）

↓ The original 247 model rests in Boeing hanger between test flights, 1933, at Seattle.
（Boeing Airplane Co.）





〔上〕ドイツのルフトハンザ向けに輸出されたB.247の1機。ルフトハンザにはD-AGARとD-AKINの2機が引渡されたが，プロペラを固定ピッチにし，エンジン・カウリングを細いものにするなど，のちの同型機とは異なっていた。



〔上〕ターナー大佐がエア・レースに使ったボーイング247D。レース途中，ガス欠でミルデンホール空港に着陸，タキシング中。このレースでターナー大佐は，給油の着陸を数回強いられ，不調であった。

〔右〕ボーイング・フイールドのB.247D。
胴体は空力的に洗練された外形だが，厚く大きい主翼が特徴。主翼前縁には除氷用のラバーを張っている。

↑ Taxiing in at Mildenhall after flying in from Martlesham Heath where it had been weighed. Weight restrictions ruined Turner's chances.
(Flight International Photo)





Boeing 247. The two R-1340 P&W nine cylinder engines provided 550 hp and made possible a top speed of 200 mph and cruising speed of 189 mph.

（上）飛行中のボーイング247D。同機は全幅74ft．全長51ft 7 in、全備重量13,650-lb、主翼面積836平方ftというデータで、プラット・アンド・ホイットニイR-1340エンジン（9気筒550hp）を2基装備。最高速度は200mph、巡航速度は189mph、航続距離745マイルという性能であった。

Another view of 247D at Boeing Field. Thick airfoil wings equipped with inflatable leading edge rubber de-icers and overall aerodynamic lines of the plane are evident.

(Photo by J. R. Rollins)



装備機でたどる 米第5空軍戦史

P-38ライトニング部隊



P-38L, 8th FS, 49th FG. (Photo: Capt. P. J. Giguere)

先月号につづいて、第5空軍の戦闘機部隊に装備されたP-38ライトニング。（上）第49戦闘大隊（49th FG）のP-38Jとし、第49戦闘大隊は、南太平洋方面で戦闘に参加した第5空軍の最初の戦闘機部隊。当初はP-40を装備していたが、1943年初めから44年末にかけて、P-38に機種改変している。写真の前方の"Itsy Bitsy"機は第8戦闘中隊（8th FS）のP-38L、後方の機体は第7戦闘中隊所属のP-38Jである。

（下・下右）南西太平洋方面で初めてP-38を保有した第35戦闘大隊（35th FG）第39戦闘中隊（39th FS）のP-38F、ポートモレスビーで撮影したもので、下は1943年初期、下右は同年中期の頃である。


P-38F, 39th FS, 35th FG. (Photo: C. R. Anderson)

WINGS OF 5TH AIR FORCE

〔右・下〕第5空軍のトップ・エースというよりもアメリカのエース中のエースであるリチャードI.ボング少佐の愛機P-38J。同少佐は第35および第49戦闘大隊で闘って40機撃墜の戦果をあげているメダル・オブ・オナー（名誉勲章）の受賞者。のちにF-80で飛行訓練中の事故で殉職した。上の写真では26機、下の写真では27機の撃墜マークをつけている。

(Photo; Jim Rinehart)





↑↓ P-38J flown by Maj. R. I. Bong.



(Photo; C. R. Anderson)



P-38J, 80th FS, 8th FG. (Photo: C. H. Smith)

(上) 第8戦闘大隊(8th FG)第80戦闘中隊(80th FS)のP-38J。C.M.スミス大尉の乗機で，ラダーのストライプスはグリーン。ストライプスは，パイロット個人のマーキング。1944年5月の撮影。



P-38J, 35th FS, 8th FG. (Photo: C. R. Anderson)

(上) 上と同じく第8戦闘大隊第35戦闘中隊(35th FS)のP-38J。1945年初期，フイリピンのリパ基地にて。第8戦闘大隊は，当初P-39Dを装備していたが，1943年2月からP-38に機種改変している。[下] 第6写真偵察大隊(6th PRG)第25写真偵察中隊(25th PRS)のF-5B。1944年3月9日，ニューギニアにて。



F-5B, 25th PRS, 6th PRG.



エアラインの翼

Pan Am's Planes

パン・アメリカン航空 ⑦

先月号で紹介したダグラスDC-2につづいて、パンナムの路線拡張期である1930年なかばに導入された陸上輸送機ダグラスDC-3とロッキードL.10エレクトラ。

〔上〕1937年9月に1号機を受領してからパンナムに全部で73機が装備されたDC-3。DC-3が初めて路線に登場したのは1936年6月25日、アメリカン・エアラインのニューヨーク～シカゴの夜行便であった。キャビンに14人分の寝台を装備したいわゆるDST（ダグラス・スリーパー・トランスポート）であったが、まもなく21客席の昼間型が就航。アメリカンにつづいて、TWA、ユナイテッドなど大陸横断の運航会社が、きそって本機を装備した。DC-3は、14客席のDC-2のいわばストレッチ型であるが、ペイロードが50%もアップしたのに、運航費はわずかに10%ふえたのみというすぐれた経済性で、郵便輸送の利潤に頼っていた航空会社は、本機の出現で初めて黒字の旅客輸送が可能となった。

〔下〕1934年8月から路線に就航したロッキードL.10エレクトラ。パンナムでは1934年10月26日に1号機を受領、全部で12機を装備している。

〔DC-3データ〕エンジン；ライト・サイクロン（2,000hp）×2、全幅28.95m、全長19.50m、全備重量11,430kg、客席数21、巡航速度289km/h、巡航高度3,048m、航続距離805km。〔L.10データ〕エンジン；P&Wワスプ（1,100hp）×2、全幅16.76m、全長11.89m、全備重量4,762kg、客席数12、巡航速度249km/h、巡航高度3,048m、航続距離322km。

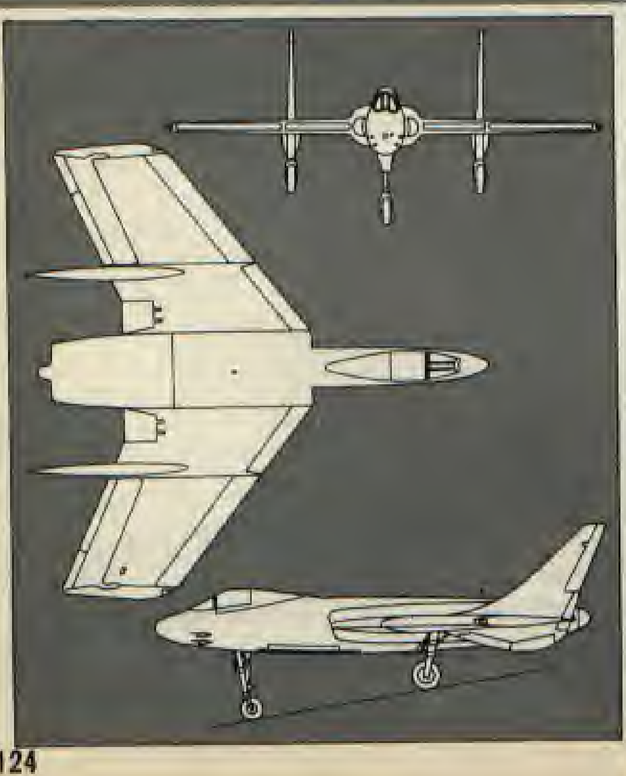


ジェット戦闘機の先輩たち

CHANCE VOUGHT F7U CUTLASS

チャンスボート カットラス

ボートＦ７Ｕカットラスは、ドイツから手に入れたアラード社の資料を参考にして造られた無尾翼のジェット戦闘機。アメリカで量産された最初の無尾翼機であり、アフターバーナを使用したアメリカで最初のジェット戦闘機でもある。米海軍機としては初めての後退翼ジェット機でもあった。1948年９月29日に原型１号機が初飛行して以来、各型を含めて307機が生産されている。





カットラスの開発がスタートしたのは、終戦直前の1945年６月。ジェット戦闘機の将来性については、まだ技術的に未解決の問題が山積しているころ。もし本機が1950～53年の朝鮮動乱のころに実用化されておれば、MiG-15





はもちろん、F-86セイバーをも凌駕する性能であったことはまちがいないとは、試乗したパイロットすべての感想であったが、同時代のF4DやF3Hと同じく、ついに実戦に出る機会がなくして終った。

〔上・下〕米海軍では1946年6月25日に、本機の原型XF7U-1を3機発注した。写真はその3号機。ウエスチングハウスJ-34-WE-22エンジン（推力3,000-lb）の双発、機首に20mmMK.12機関砲4門を装備していた。









カットラスは、冒頭に述べたように、数かずの新機軸をうち出した飛行機であったが、こまかくいえば、海軍機として最初に音速に迫るスピードの戦闘機、前脚をステア（操向式）にした最初の海軍戦闘機、胴体下にロケット弾を装備できるようにした最初のジェット戦闘機でもある。このように当時としてはざん新な戦闘機ではあったが、なんといっても、戦後のジェット戦闘機の発達はめざましく、マッハ0.9の本機の生産は1955年で終了、翌56年にはマッハ1.5のF8Uクルーセイダーと交代して第一線を退いた。短い現役生活を終えた各機はアリゾナ州ツーソンの集積所にモスボールされることになったが、無尾翼機という変った外形は一般の人の注目を集め、その後、海軍航空基地のゲートや公園などに展示された機体も多い。









カットラスは原型のXF7U-1の初飛行と同時に、最初の生産型F7U-1が19機発注された。のちにこの発注数は14機に減らされ、その1号機は1950年3月1日に初飛行した。F7U-1の生産にかかったのは、原型のXF7U-1の1号機が初飛行してから実に3か年後であり、その1号機が完成したのは朝鮮動乱がぼっ発する3か月前であった。F7U-1のシリアルは、124415－124428で、前ページとこのページの写真はその8号機（シリアル124422）である。

14機のF7U-1は、すべてコーパスクリスティ海軍航空基地の訓練軍団に移されて実用テストがつづけられ、実戦部隊へは1機も引渡されていない。F7U-1につづいて、エンジンをウエスチングハウスJ-46（24C-10D）に換装するF7U-2が88機発注されたが、F7U-1の飛行テストが長びき，同時にJ-46エンジンの開発も思うように進まなかったため、F7U-2の発注はキャンセルされ、次期生産型は本機の主力型となったF7U-3に変わることになる。

〔XF7U-1データ〕

全幅11.79m、全長12.47m、全高4.31m、エンジンJ-34-WE-22（推力1,360kg）×2、離陸最大重量7,622kg、自重5,381kg、戦闘重量6,558kg、最大速度1,071km／hr、上昇率3,438m／分、実用上昇限度13,472m。